

**38 RAZONES
PARA UN CAMBIO DE TRAZADO
RUTA COSTERA
X REGION
Propuesta de la Sociedad Civil**

*Las grandes civilizaciones y sus líderes
no sólo pasan a la historia por lo que construyeron,
sino por aquello que se resistieron destruir.*

TRAZADO ACTUAL VERTIENTE OCCIDENTAL	TRAZADO ALTERNATIVO VERTIENTE ORIENTAL
• En cuanto al costo unitario, el camino por el borde costero implica costos cercanos a los 1.000 millones de pesos por kilómetro. Dado lo escarpado del litoral, el trazado sería un 20% más extenso que por la vertiente oriental. • Costo total aproximado de 284 mil millones de pesos.	• El camino por la vertiente oriental tendría un costo por kilómetro de aproximadamente 360 millones de pesos. • <u>En términos totales la alternativa propuesta significaría un ahorro de 30% equivalentes actualmente a unos 66.680 millones de pesos.</u>
• Terreno abrupto, gran cantidad de accidentes geográficos, " a menos de 1.000 mts. del borde costero. Presenta gran cantidad de quebradas, esteros y ríos (informe Intrat 2000)¹". • Período de Construcción excesivamente largo	• Terrenos de suaves lomajes, estables, sin accidentes geográficos significativos, y menor cantidad de cursos de agua. • Período de construcción más reducido debido a utilización y mejoramiento de caminos existentes y geografía menos abrupta.
TRAZADO ACTUAL VERTIENTE OCCIDENTAL	TRAZADO ALTERNATIVO VERTIENTE ORIENTAL

¹ Estudio de Impacto Ambiental del estudio de ingeniería denominado "Construcción y mejoramiento camino costero sur, X^a Región. Sector Chaihuín – Río Bueno", encargado por el MOP a la empresa Intrat S. A. Consultores, el año 2000.

• Los problemas de erosión de estos suelos son graves. La realización de obras que impliquen remoción de vegetación, produce un efecto erosivo inmediato (Intrat, 2000). • "El trazado del proyecto atravesará suelos arenosos finos que se encuentran cerca del litoral" (Intrat, 2000).	• Impactos menores al utilizar vías existentes, en áreas con menor pendiente y suelos más estables.
• No constituye real alternativa vial, tampoco existe demanda vial para el área. • No disminuye tiempos de viaje ni genera condiciones de desplazamiento con un buen estándar tanto para el transporte público como privado, como tampoco mejora la seguridad vial. • "Se utilizaron parámetros requeridos para una velocidad de diseño de 70 km/hr, sin embargo en determinados sectores (17%) las condiciones topográficas del lugar, obligaron a reducir la velocidad de diseño a 50 km/Hr, para evitar cortes mayores a 40 mts." (Intrat).	• Constituye real alternativa vial, ya que no existen restricciones tan severas derivadas de los componentes hidrología, suelo y clima.
TRAZADO ACTUAL VERTIENTE OCCIDENTAL	TRAZADO ALTERNATIVO VERTIENTE ORIENTAL

• Identificación de áreas de riesgos naturales: "Se determinó que para la totalidad del área de estudio, los riesgos ambientales son altos, ya que las facetas de suelo, hidrología y clima obtienen una RESTRICCIÓN ALTA Y MUY ALTA (Intrat 2000)."	• Los riesgos naturales son mucho menores, dada la topografía menos accidentada.
• Alto costo de ejecución y mantención. Contempla un sinnúmero de puentes de altísimo costo, debido al gran número de cursos de agua presentes en la costa, muchos de ellos presentes solo en la vertiente occidental de la Cordillera de la Costa. • Sólo en el tramo Corral-Chaihuín se verificaron y se siguen verificando gran cantidad de derrumbes de taludes y obstrucciones de ruta, desde su habilitación. • Posterga y desvía recursos fiscales de la eventual concreción de un acceso directo al Puerto de Corral desde el valle interior y Argentina.	• Bajo costo de ejecución y mantención, la mayor parte del trazado alternativo sería por caminos existentes. • Existe menor costo, en especial en lo referente a puentes y alcantarillas, al existir menos cursos de agua y en lo que respecta a dimensiones de taludes al existir pendientes moderadas. • Escasa posibilidad de derrumbes debido a presencia de pendientes moderadas. • Permite conectar directamente al Puerto de Corral con La Unión, transformando al Puerto efectivamente en un polo de desarrollo y concretando un corredor bioceánico.
TRAZADO ACTUAL VERTIENTE OCCIDENTAL	TRAZADO ALTERNATIVO VERTIENTE ORIENTAL

• No ha existido participación ciudadana alguna. • Contradice las aspiraciones y prioridades locales de infraestructura vial, contenidas en la Estrategia de Desarrollo Regional.	• Podría generarse una excelente oportunidad para la participación ciudadana.
• Potenciales conflictos étnicos, al pasar por comunidades en conflicto por reivindicaciones territoriales. • Nueve de un total de diez comunidades costeras huilliches de la Provincia de Osorno, se oponen a la ruta costera y a la forma en que se ha implementado el proyecto, según declaración pública entregada a los medios de prensa y a Ministra de Mideplan.	• Reduce los conflictos étnicos al utilizar y mejorar rutas existentes. • Da posibilidad al estado de regularizar los terrenos indígenas a un costo menor, que en un escenario con ruta costera ad portas.
TRAZADO ACTUAL VERTIENTE OCCIDENTAL	TRAZADO ALTERNATIVO VERTIENTE ORIENTAL

• Escasa población beneficiada. • "Los centros poblados que se encuentran en el área de influencia del proyecto cuentan con pocos habitantes" (Intrat) • Irreversible impacto ambiental al afectar a los últimos remanentes de ecosistema Bosque costero templado, calificados a nivel mundial dentro de los 25 sitios prioritarios para la conservación. • "El proyecto genera "pérdida de ambientes y de especies de flora y fauna en estado de conservación" (Intrat, 2000) • Genera riesgos significativos para especies amenazadas, en particular la nutria del mar (Lontra felina) y de río (Lontra provocax).	• Amplía notablemente población beneficiada, en especial a los sectores más pobres de la región • Impacto ambiental menor al atravesar territorios ya intervenidos y/o degradados.
TRAZADO ACTUAL VERTIENTE OCCIDENTAL	TRAZADO ALTERNATIVO VERTIENTE ORIENTAL
• Alteración y destrucción de ecosistemas	• Sin impactos.

marinos derivados de la proximidad del trazado del borde costero. • "Debido a las características del terreno, fue necesario emplazar el camino cercano al borde costero, en general a MENOS DE UN KILOMETRO y sólo en lugares específicos alcanzó una distancia mayor. El ancho de faja de expropiación es de 100 mts entre cercos. (Intrat 2000). • Existen sectores en tramo construido Corral-Chaihuín, en que los derrumbes de taludes y desechos productos del despeje de la ruta han alcanzado la playa misma.	
TRAZADO ACTUAL VERTIENTE OCCIDENTAL	TRAZADO ALTERNATIVO VERTIENTE ORIENTAL
• Constituiría un subsidio en específico y	• No sólo beneficiaría a las empresas forestales

directo beneficio de la industria forestal y en particular a unas pocas empresas que se dedican a la sustitución del bosque siempreverde costero con eucaliptos. • "Actualmente, en los primeros kilómetros de Chaihuín al sur, existe algún tráfico de camiones que mueven la producción de empresas forestales" (Intrat) • <u>"Desde la perspectiva que tendrán los usuarios del Camino Costero Sur, cuando se encuentre en operación la ruta, brindará seguridad en el desplazamiento de las fuentes móviles, donde los principales usuarios del camino serán los camiones que mueven la producción de la Forestal Bosques S.A. Esto es especialmente cierto, debido a que hasta la localidad de Hueicolla, distante a 35 km. de Chaihuín NO EXISTEN EN LA ACTUALIDAD POBLADOS DE ALGUNA IMPORTANCIA" (Intrat 2000)</u>	ya establecidas, mejorando la eficiencia de sus operaciones, puesto que también tienen gran parte de sus plantaciones en la vertiente oriental, si no que además a una abundante población rural que habita en algunas de las comunas más pobres del país, como lo es San Juan de la Costa y San Pablo. • Se generaría conectividad para las localidades de Corral, Pilpilcahuín, Llancacura, Cantiamo, Cumilelfu, Aleucapi, Huitrapulli, Misión de la Costa, Carrico, Contaco, Liucura, Puninque, Loma de la Piedra, Popoen, El Bolsón, Putrihue, Puente Werner, Los Riscos, Colonia Zagal, Colegual, Hueyusca, Tegualda, Fresia, Parga, Río Frío, Las Cañitas, Rosas, Los Muermos, entre otras.
TRAZADO ACTUAL VERTIENTE OCCIDENTAL	TRAZADO ALTERNATIVO VERTIENTE ORIENTAL
• Funcionaria como “camino de penetración” fragmentando grandes áreas de hábitat	• Sin impactos mayores, por pasar en general sobre rutas establecidas.

natural que funcionan como refugios de la biodiversidad.	
• Generará rápida, caótica y no planificada urbanización del litoral en una zona que aun falta una regularización básica de propiedad. Repitiéndose casos como Maicolpué. • Como consecuencia de lo anterior se recargarán los presupuestos locales con urbanizaciones y tratamiento de desechos.	• Generaría crecimiento urbano en los poblados existentes que han sufrido pérdida de población por emigración, causada por falta de oportunidades de trabajo.
• No será ruta confiable para trafico la mayor parte del año y por ende no constituye ruta de transporte alternativa a la ruta 5. • Se esperan frecuentes cortes de tránsito durante los períodos de alta pluviosidad. En un caso similar en EEUU, la Ruta 1 de California en su parte sur (ruta costera) que se asemeja a este trazado, es la carretera más cara del país en términos de mantención, sufriendo cortes prolongados todos los inviernos.	• Este trazado se asemejaría a la ruta 101 de California, EEUU, en su parte sur, la cual no sufre cortes de tránsito anormales y se ha constituido en la alternativa de tránsito mas importante después de la ruta equivalente a la ruta 5 chilena.

Documento elaborado por la **Coalición para la
Conservación de la Cordillera de la Costa**, X Región.(CCCC)
Integran la CCCC:

Agrupación de Ingenieros Forestales por el Bosque Nativo
CEA (Centro de Estudios Agrarios y Ambientales)
CODEFF (Comité Pro Defensa de la Flora y Fauna)
Corporación Río Contaco
Fundación Senda Darwin
Instituto Ecología-Sede Osorno
Junta de Caciques de la Butahuillimapu
Programa Hueyelhue
Red de Productos Forestales No Madereros de Chile
WWF (Fondo Mundial para la Naturaleza)

Organizaciones colaboradoras:

Observatorio Latinoamericano de Conflictos Ambientales
Defensores del Bosque Chileno
Centro Austral de Derecho Ambiental
Sur Ambiente

Consejo Asesor

Dr. Juan Armesto
Dra. Mary Kalin
Dr. Jerry Franklin
Dra. Ximena Navarro